DER OBERBÜRGERMEISTER DER STADT NÜRNBERG

Herrn Geschäftsleiter
Hilmar Laug
DB Regio Mittelfranken
Hinterm Bahnhof 33

90459 Nürnberg

Nürnberg, den 22. Januar 2010

Werkstattneubau der DB Regio in der Austraße

Sehr geehrter Herr Laug,

im Nachgang zum Planfeststellungsverfahren Regio-Werkstatt hat sich während der letzten Wochen eine öffentliche Diskussion rund um das Thema „Lärmschutz" entwickelt, die nun auch von den Medien aufgegriffen worden ist. Diese Entwicklung kommt für mich nicht sonderlich überraschend. Mit der gewachsenen Sensibilität der Bevölkerung gegenüber Lärm- oder Luft- oder auch anderen Belastungen sind auch wir als Stadt Nürnberg regelmäßig konfrontiert und müssen damit verantwortungsvoll umgehen.

Die grundsätzliche Position der Stadt Nürnberg hinsichtlich Lärmschutzmaßnahmen an der Regio-Werkstatt ist Ihnen aus unseren wiederholten Stellungnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bekannt. Unsere Forderung nach dem bestmöglichen Lärmschutz für die betroffenen Anlieger des angrenzenden Wohngebietes in der Austraße lässt sich kurz auf einen entscheidenden Punkt zusammenfassen: Lärm muss – wenn technisch möglich – immer dort abgefangen werden, wo er entsteht. Erst, wenn alle Möglichkeiten ausgeschöpft sind, den Lärm an seiner Quelle zu reduzieren, kommen passive Maßnahmen wie Lärmschutzfenster in Betracht. Bekanntlich konnte sich die Stadt Nürnberg im Planfeststellungsverfahren mit ihrer Forderung nach aktivem Lärmschutz allerdings nicht durchsetzen und das Eisenbahn-Bundesamt hat lediglich den Einbau von Lärmschutzfenstern mit Lüftern festgesetzt.

Hier kann ich auch die Beurteilung durch das Eisenbahn-Bundesamt nicht nachvollziehen, das im Planfeststellungsbeschluss formuliert, dass „...die betroffenen Außenbereiche in der Nacht kaum genutzt werden dürften und durch die eingebauten Lüfter auch die Frischluftver-

Stadt Nürnberg, Rathaus, Rathausplatz 2, 90403 Nürnberg

sorgung in den Wohnungen gewährleistet wird". Dadurch würden die Interessen von Vorhabensträgerin und Anliegern zu einem „sachgerechten Ausgleich" gebracht. Dass die betroffenen Anlieger durch solche Formulierungen verunsichert werden, darf nicht verwundern. Das Leben der Menschen in Gostenhof findet nicht allein hinter gedämmten Fassaden und Fenstern mit Lüftern statt – auch nicht in der Nacht!

Ich begrüße ausdrücklich die Offenheit, mit der sich DB Regio nun dem Dialog mit den betroffenen Anwohnern und der Lärmschutzinitiative stellen will. In Vorgesprächen mit Fachleuten der Stadtverwaltung haben Sie ja bereits signalisiert, dass Sie gegenüber den Auflagen im Planfeststellungsbeschluss weitere Nachbesserungen beabsichtigen. Das ist ein gutes Signal, berücksichtigt allerdings immer noch nicht den von der Stadt Nürnberg geforderten aktiven Lärmschutz an der Innenreinigungsanlage.

Vor dem geplanten Bürgergespräch am 2. Februar weise ich nochmals darauf hin, dass wir seitens der Stadt Nürnberg allein Lärmschutzfester mit Lüftern für nicht ausreichend halten. Der Lärm muss an der Quelle aktiv eingedämmt werden. Deshalb halte ich aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Wageninnenreinigung nach wie vor für unverzichtbar.

Ideal wäre dabei natürlich eine komplette Einhausung der Anlage. Zumindest aber sollte versucht werden einen Teil des Lärms an der Quelle abzufangen, beispielsweise durch eine Abschirmung der Anlage zur Austraße - evtl. mit daran angeschlossener Überdachung.

Abschließend will ich betonen, dass die Stadt Nürnberg und ich persönlich ausdrücklich hinter der Ansiedlung der Regio-Werkstatt in unserer Stadt stehen. Nürnberg muss weiter ein starker Bahn-Standort bleiben – gerade im Regionalverkehr und ganz besonders im Jahr des 175. Bahnjubiläums, das wir in diesem Jahr gemeinsam feiern werden. All das hat aber nichts mit dem bestmöglichen Lärmschutz zu tun, den die Bürgerinnen und Bürger mit Recht von der Deutschen Bahn als Vorhabensträger fordern.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Ulrich Maly

DER OBERBÜRGERMEISTER DER STADT NÜRNBERG

Herrn Vorstandsvorsitzenden
Dr. Rüdiger Grube
Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2

10785 Berlin

Nürnberg, den 26. Januar 2010

Werkstattneubau der DB Regio in Nürnberg

Sehr geehrter Herr Dr. Grube,

zunächst möchte ich mich bei Ihnen nochmals für das konstruktive und angenehme Gespräch am 23.01.2010 bedanken, bei dem wir wichtige Eckpunkte zum 175-jährigen Bahnjubiläum in unserer Region austauschen konnten.

Dabei hatte ich Sie auch über unser aktuelles Nürnberger „DB-Sorgenkind" informiert: den Werkstattneubau der DB Regio in Nürnberg-Gostenhof, den die Stadt prinzipiell unterstützt, dessen geplanten passiven Lärmschutz allerdings für unzureichend erachtet. Hier sehe ich dringenden Nachbesserungsbedarf, um dessen Prüfung ich Sie am vergangenen Samstag noch gebeten habe.

Ich habe mich in dieser Angelegenheit im Vorfeld einer geplanten öffentlichen Veranstaltung am 2. Februar auch nochmals an den Geschäftsleiter von DB Regio Mittelfranken, Herrn Laug, gewandt. Eine Kopie dieses Schreibens leite ich Ihnen in Anlage zu. Ich hoffe sehr, dass die Bahn hier im Sinne der Nachbarn noch Nachbesserungen veranlasst.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Ulrich Maly

Stadt Nürnberg, Rathaus, Rathausplatz 2, 90403 Nürnberg

DB BAHN

Umweltreferat
23. FEB. 2010
Nr. 182
UwA
z.w.V.
z. Stellungnahme
z. Vorlage der Antwort
Lfde Rückspr.

DB Regio AG
Regio Mittelfranken
Hinterm Bahnhof 33
90459 Nürnberg
www.deutschebahn.com

DB Regio Mittelfranken • Hinterm Bahnhof 33 • 90459 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Stadt Nürnberg
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER
12. FEB. 2010 /.....Nr. 206
III
1 Zur Kts.
2 z.w.V.
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorliegen
Kopie Ruf ✓

Kopie
Herrn Konzernbevollmächtigten
Klaus-Dieter Josel
Deutsche Bahn AG
Richelstraße 3
80634 München

S bis Nürnberg Hbf
U bis Nürnberg Hbf
bis Nürnberg Hbf

Hilmar Laug
Telefon 0911 219-3882
Telefax 0911 219-2584
Mobil 0160 97467693
hilmar.laug@deutschebahn.com
Zeichen P.R-BYMF-B

10.02.2010

Neubau der DB Regio AG Werkstatt in der Austraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Maly,

herzlichen Dank für Ihr persönliches Schreiben vom 22.01.2010, mit dem Sie mir die Möglichkeit geben die Sachverhalte seitens unseres Unternehmens darzustellen.

Auch wir waren nicht überrascht, über die öffentliche Diskussion unserer Werkstattplanungen, gerade im Hinblick auf das Thema Schallschutz. Die sehr einseitige Darstellung in den Medien, unterlegt mit falschen Daten, hat mich dann aber doch sehr verwundert. In den Medien wurden und werden Schallemissionswerte von über 100 dB(A) genannt, die so in keinem Schallgutachten auftraten. Es wird auch heute noch über die Werte des ersten Gutachtens aus dem Jahre 2007 diskutiert. Die 72 bis 75 dB(A), die in den Medien heute immer wieder erwähnt werden, geben aber nicht den aktuellen Stand der Gutachten wieder. Tatsache ist, dass das neuste Schallgutachten, in das alle bisherigen baulichen und betrieblichen Maßnahmen eingeflossen sind, uns bescheinigt, bei Tag (6 bis 22 Uhr) sämtliche Grenzwerte des Planfeststellungsbeschlusses einzuhalten und in der Nacht (22 bis 6 Uhr) an einigen Wohnungen entlang der Austraße mit einem mittleren Schallpegel von bis zu 54,8 dB(A) zu rechnen ist. Damit wird der Grenzwert von 45 dB(A) leicht überschritten. Diese 54,8 dB(A) entsprechen dem Geräuschpegel einer Unterhaltung zweier Menschen. Durch diese unvollständigen Informationen über die Medien wurde förmlich eine Hysterie bei den Anwohnern geschürt.

Im Rahmen des über zwei Jahre dauernden Planfeststellungsverfahrens wurden durch unsere Planer und Mitarbeiter verschiedenste aktive Maßnahmen in die Werkstattplanung eingebracht, die zu erheblichen Reduzierungen der zu erwartenden Schallemissionen führen. Hier flossen auch Ideen der beteiligten der städtischen Ämter, des Eisenbahnbundesamtes (EBA) und des

OHRIS
Zertifiziert nach:
ISO 9001 - ISO 14001
OHSAS 18001
BUREAU VERITAS Certification

DB Regio AG
Sitz Frankfurt am Main
Registergericht
Frankfurt am Main
HRB 50 977
USt-IdNr.: DE199861724

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Ulrich Homburg

Vorstand:
Frank Sennhenn, Vorsitzender
Kay Euler
Dr. Manfred Rudhart
Dr. Bettina Volkens

Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz (LfU) mit ein. Ich darf Ihnen die wesentlichen Maßnahmen aufzählen:

- Mehrfache Redimensionierung des Gleisfeldes zum Werkstatt Neubau in der Planungsphase seit 2007. Z.B. von 10 auf 2 Abstellgleise und speziell bei der Innenreinigungsanlage (IRA) von 685 m auf 420 m Nutzlänge.
  = > schalltechnische Auslegung des Werkstattbereichs und der Innenreinigungsanlage nach TA Lärm (nicht 16.BImSchV)
  = > Lautere Werkstattbereiche möglichst weit weg vom Wohngebiet. So wurden die Arbeitsstände für Dieselfahrzeuge oder die Außenreinigungsanlage am südlichen Ende der Halle Richtung Frankenschnellweg platziert.
- Während des nächtlichen Werkstatt- und Außenwaschanlagenbetriebs sind die Tore geschlossen zu halten (außer bei den Zu- und Abfahrten).
- Die Typhonprüfungen in der Werkstatt werden mit Schalldämpfern durchgeführt und außerhalb der Werkstatt finden keine Typhonprüfungen mehr statt.
- Im gesamten Bereich (Werkstatthalle und Freiflächen) werden keine akustischen Warnsignale mehr notwendig sein, da nur noch optische Warnanlagen eingesetzt werden.
- Die Fahrgeschwindigkeiten von Straßen- und Schienenfahrzeugen wird von heute 35/25 Km/h auf 10 Km/h beschränkt.
- Die Unterflurwaschplatte vor der Werkstatthalle wird zusätzlich eingehaust (Halle).
- Die moderne Leittechnik ermöglicht ein Fahren der Schienenfahrzeuge ohne anzuhalten bis an den Endstandort (verminderte Brems- und Anfahrgeräusche).
- Die Abgasabsauganlage des Werkstattgebäudes wird mit Schalldämpfern versehen.
- In die Werkhalle dürfen nur noch Dieselfahrzeuge mit Rußpartikelfilter fahren.
- Durch die durchgängige Ausstattung der Gleisanlagen mit Oberleitung sind für die Fahrzeugbewegungen im Werkstatt- und Abstellbereich Gostenhof keine Dieselrangierlokomotiven mehr notwendig.

Die geschätzten Kosten für Lärmschutz und lärmmindernde Maßnahmen beim Gesamtprojekt (66 Mio €) liegen im unteren 2-stelligen Mio-Bereich, auch wenn hier in den Medien immer nur die 300 bis 400 T€ für passiven Schallschutz erwähnt werden. Allein dies zeigt die aus unserer Sicht sehr einseitige Berichterstattung zu diesem Themenkomplex seitens der Medien.

Bei der Diskussion des Gesamtprojektes in der Öffentlichkeit und den Medien wird auch fast nie erwähnt, dass wir heute am fast gleichen Standort eine Werkstatt betreiben, die von der Anzahl der beheimateten Fahrzeuge und der damit zusammenhängenden Arbeiten sogar größer ist als die geplante Neuanlage. Die derzeitige Werkstätte, die von der Bausubstanz her im Wesentlichen aus den Jahren vor und nach dem 2. Weltkrieg stammt, ist gerade was die Schallemissionen und den Wärmeschutz betrifft nicht Stand der Technik und sie fällt wegen des Bestandschutzes auch nicht unter die derzeit gültigen planungsrechtliche Grenzwerte. Schon aus dieser Tatsache, dass wir uns mit der neuen Werkstatt im Planfeststellungsverfahren an heutiges Planungsrecht halten müssen, erwächst gerade für den gesamten Stadtteil und die Anwohner eine erhebliche Verbesserung der örtlichen Situation in Betracht auf die gesamten Emissionen aus der Werksattanlage.

- Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (PV) werden Emissionen aus dem Werkstatt- und Behandlungsbereich (z.B. IRA) neu fixiert.

= > Die gesamten Emissionswerte der neuen Werkstatt liegen weit unter denen der heutigen Anlage.

- Der neue Werkstattstandort mit angeschlossener Innen- und Außenreinigungsanlage liegt rund einen Kilometer näher am Nürnberger Hbf als die derzeitige Werkstatt. Das heißt auch ca. 1 km weg vom reinen Wohngebiet in Gostenhof hin zum Mischgebiet (Anlage 1).
  = > Zuführungsfahrten können verkürzt oder vermeiden werden. Bei ca. 150 Zu- und Abführungen pro Tag werden dadurch täglich rund 300 gefahrene Zugkilometer nicht gefahren (Umweltbelastung und Lärm).
- Das heutige Heizwerk der DB AG in Nürnberg Gostenhof wird stillgelegt und abgebaut.
  = > Reduzierung des CO^2-Ausstosses im Stadtgebiet um ca. 2.900 Tonnen pro Jahr

Daneben ergeben sich aus den strategischen Planungen der DB Regio AG noch emissionsmindernde Vorteile für den Standort Gostenhof und damit für die Anwohner in Bezug auf heute.

- Der Fahrzeugbestand der beheimateten Fahrzeuge insgesamt geht stark von Diesel- hin zu geräusch- und emissionsärmeren Elektrofahrzeugen
  (Heute = 227 Triebfahrzeuge (Tfz), davon 82 Diesel, 2011 = 190 Tfz davon 45 Diesel).
- Die wenigen restlichen Dieseltriebzüge die in Nürnberg verbleiben sind alle relativ neu (Baujahre jünger 2000) und damit wesentlich geräusch- und schadstoffärmer.

Für die Anwohner in Gostenhof stellt sich nach den derzeitigen Planungen deshalb insgesamt die zukünftige Situation zusammengefasst wie folgt dar.

- Entlastung von Umwelt und Anwohnern (z.B. der möglicher Schallpegel der in der gemittelten lautesten Nachtstunde aus der Werkstatt und Reinigungsanlage bei der Wohnbebauung ankommen kann, liegt dann bei 54,8 dB(A), roter Strich in der Abbildung 1, Anlage 2). Das heißt im schlechtesten Fall, kann dieser Wert mal erreicht werden.
- Einbau von Schallschutzfenstern einschließlich Lüftern zur Frischluftversorgung in den von der Grenzwertüberschreitung betroffenen Räumen der angrenzenden Wohnbebauung. *(Von den ca. 250 Haus/Stockwerken im betroffenen Raum entlang der Austraße, sind im derzeit gerechneten „worst case" nur ca. 60 überhaupt von Grenzwertüberschreitungen von bis zu 9,8 dB(A) (max. Wert 54,8 dB (A) in der Nacht) betroffen).*
- Das neue Werkstattgebäude mit ca. 180 m Länge und 13 m bis 15 m Höhe bietet ähnlichen, u.E. sogar besseren, Schutz vom Verkehrslärm des Frankenschnellwegs und der Eisenbahnstrecke Nürnberg – Fürth wie die bisher dort gestapelten Container (13 m hoch), befindet sich aber ca. 30 m weiter weg vom Wohngebiet.

Es soll in diesem Zusammenhang nicht so wirken, als nähmen wir die Befürchtungen der betroffenen Anwohner nicht ernst, aber dennoch bitten wir hier den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz auch mit zu berücksichtigen. Gerade weil dies vor allem in den Medien und damit in der Öffentlichkeit in keinster Weise erwähnt wird. Die im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Grenzwerte werden auch bei der Gesamtbetrachtung (Schallemission nach TA Lärm aus Werkstatt und IRA zusammen gerechnet) am Tag (6 bis 22 Uhr) überhaupt nicht und in den Nachtstunden (22 bis 6 Uhr)auch nur an den Wohnungen die direkt an die Austraße angrenzen (ca. 250 Wohnungen) in genau 61 Fällen im ungünstigsten Fall um 0,1 dB(A) bis zu max. 9,8 dB(A) überschritten. Für diese Fälle ist passiver Schallschutz vorzusehen.

Insgesamt ist aber anzuführen, dass sich die Gesamtsituation im Stadtteil Gostenhof im Hinblick auf die Gesamtemissionen, und vor allem die Schallemissionen, im Gegensatz zu heute, was unsere Werkstatt einschließlich der IRA betrifft, wesentlich verbessert. Alleine schon die Tatsache, dass wir die Tyhonprüfungen und akustischen Warnsignale, die heute täglich dort stattfinden, nach Inbetriebnahme der Neuanlagen nicht mehr ausführen werden, ergibt zukünftig eine Reduzierung der tatsächlichen Schallemissionen um ca. 20 dB(A) im Verhältnis zu heute.

Den Zusammenhang des Werkstatt Neubaus mit dem Umzug des Containerbahnhofes von der Austraße in den Hafen Nürnberg und die damit zusammenhängenden Verbesserungen der Schallemissionen gerade in den frühen Morgenstunden, ausgelöst durch die täglich 700 bis 1000 LKW-Anfahrten, lasse ich hier unerwähnt, da dieser Ihnen ja hinlänglich bekannt ist.

Auch sei erwähnt, dass wir seit Jahren gerade was die Schallemissionen betrifft, bei DB Regio Mittelfranken Wege beschreiten, die in Deutschland einmalig sind. So ist der Eisenbahnstandort Nürnberg Hauptbahnhof, wo DB Regio Mittelfranken für den Rangierdienst zuständig ist, gerade wegen der Lage des Bahnhofs im Wohngebiet nahen Bereich, der einzige DB Standort in Deutschland, wo seit 2004 fünf neue Rangierloks, so genannte „Flüsterloks", aus Eigeninitiative von DB Regio Mittelfranken im Einsatz sind. Seit 2009 wurden diese Loks durch fünf noch leisere und umweltfreundlichere Rangierlokomotiven, die zusätzlich mit Rußpartikelfilter ausgerüstet sind, ersetzt. Diese Mietloks kosten uns über 1 Mio Euro im Jahr.
Seit Einsatz dieser Rangierloks im Jahr 2004 sind bei uns keine Beschwerden seitens der Anwohner wegen Geräuschbelästigungen durch Rangierfahrten mehr eingegangen. Dies trifft übrigens auch auf die von uns derzeit betriebenen Innenreinigungsanlagen in Gostenhof (gleicher Standort wie nach dem Werksatt Neubau), in Dürrenhof (wird zukünftig aufgelassen) und in der Ostabstellung zu. Dort werden auch heute schon rund um die Uhr Fahrzeuge mit Klimaanlagen gereinigt. Bei uns sind wegen den Geräuschemissionen aufgrund der Innenreinigungsarbeiten noch nie Lärmbeschweren eingegangen. Da ich seit 1998 für den Bereich der DB Regio AG in Nürnberg zuständig bin, kann ich das so feststellen.

Im städtebaulichen Gesamtzusammenhang sei hier auch erwähnt, dass unsere zweite Werkstatt und Behandlungsanlagen in Nürnberg Dürrenhof (Regensburger Straße) mit der Reisezugwagenwerkstatt, der Reisezugwageaußenreinigungsanlage (ARA) und den beiden dortigen Innenreinigungsanlagen nach Inbetriebnahme der neuen Anlagen in Gostenhof komplett aufgelassen werden. Dies führt zu Emissionsentlastungen des gesamten Stadtteils dort, der auch durch Wohnbebauung geprägt ist.

Zu Ihrer Forderung nach weiteren Nachbesserungen zum derzeitigen Zeitpunkt lassen Sie mich anführen, dass wir planerisch vorsehen hier nachsteuern zu können, sollten die Grenzwerte aus den Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.10.2009 bei Emissionsmessungen nach der Inbetriebnahme der neuen Anlagen nicht eingehalten werden. So wird gerade an der viel diskutierten IRA genügend Fläche zur Verfügung stehen um auch im Nachhinein aktiven Schallschutz in Form einer Lärmschutzwand oder Teileinhausung nachzurüsten, sollte es erforderlich werden. Bitte haben Sie aber Verständnis, dass wir als DB Regio Mittelfranken in unserer wirtschaftlichen und vor allem Wertbewerbssituation einen über die strengen Grenzen des Planfeststellungsbeschluss hinausgehenden aktiven Schallschutz nicht erstellen können. Wir

müssten die Kosten, seien es ca. 2 Mio Euro für die vorgeschlagene 300 m lange und mind. 10 m hohe Lärmschutzwand oder die fast 8 Mio Euro für eine Kompletteinhausung der IRA, voll auf unsere Herstellkosten umlegen. Dies würde uns entweder bei Ausschreibungsprojekten sämtlicher Gewinnaussichten berauben, sind wir doch wie Sie ja auch wissen bereits durch unsere sehr hohen Personalkosten in einer ungünstigen Ausgangssituation, oder wir müssten es zusätzlich zu den sowieso schon enorm steigenden Kosten auf die Fahrkartentarife umlegen. Beide Probleme und deren Auswirkungen sind Ihnen ja aus Ihren Funktionen als politisch Verantwortlicher für den Verkehrsbetrieb der VAG und auch als Vorsitzender des ZVGN hinlänglich bekannt.

Zu hohe Kosten würden mittelfristig zu Einschränkungen des Nahverkehrsangebotes bzw. dessen Nutzung führen, was weder unser unternehmerischer noch der politische Willen aller Verantwortlichen ist und sein kann. Ist doch eine Nahverkehrssystem immer nur so gut wie dessen Nutzung und diese hängt im Wesentlichen von zwei Einflussfaktoren ab, ein gutes Angebot und einem günstigen Preis. Die gute Verkehrsinfrastruktur ist sicher ein wesentlicher Standortvorteil der Europäischen Metropolregion Nürnberg aber auch von ganz Bayern. Diese sehr gute Verkehrsinfrastruktur ist doch einer der wenigen Standortvorteile, die uns in Deutschland noch geblieben sind, auch wenn dies gerade in der öffentlichen Diskussion und in den Medien kaum erwähnt wird.

Für DB Regio Mittelfranken geht es da nicht alleine um die 200 bis 250 Arbeitsplätze im direkten Zusammenhang mit den neuen Werkstattanlagen, sondern um die gesamten ca. 900 Arbeitsplätze von DB Regio Mittelfranken.

Abschießend lassen Sie mich noch kurz auf die Informationsveranstaltung am 2. Februar im Nachbarschaftshaus in Gostenhof eingehen. Ich habe dort in knapp zweieinhalb Stunden den ca. 130 interessierten Anwohnern unser Gesamtprojekt vorgestellt. Dabei bin ich auf sämtliche gestellte Fragen, es mögen wohl so an die 150 gewesen sein, eingegangen und konnte nach meinem Augenschein und dem persönlich erhaltenen Feedback vielen besorgten Anwohnern durch die präzise und verständliche Darstellung dessen, was wir auf dem Gelände planen die von den Medien verbreitete Angst nehmen. Hier möchte ich mich besonders bei Ihren Mitarbeitern Herrn Ruf und Herrn Dr. Köppel bedanken. Sie gingen zum einen auch auf die Wettbewerbssituation und damit die Zwänge unter denen wir bei DB Regio Mittelfranken stehen, ein und zum weiteren bestätigten sie meine Darstellungen zu den Planungen, was wesentlich zu meiner Glaubwürdigkeit beitrug. Dieser faire Umgang in dieser Veranstaltung aber auch während der mit unter angeregten Diskussionen in den Erörterungen zum Planfeststellungsverfahren sowie auch bei den bilateralen Terminen im Umweltamt, trugen wesentlich zum Ergebnis des derzeitigen Planungsstandes bei. Konnten wir doch mehrfach auch die fachlichen gezielten Vorschläge aus dem Umwelt- und Stadtplanungsamt in unsere Planungen einfließen lassen. So gestaltete sich der Dialog aus unserer Sicht immer sehr effizient und zielführend.

Gleiches gilt im übrigen auch für den von den Medien kritisierten Kommunikationsprozess, den wir frühzeitig, ich kann mich an erste Berichte in den Jahren 2001 und 2002 erinnern, und immer gemeinsam mit der Stadt Nürnberg durchführten. Ich darf in diesem Zusammenhang nur auf so wichtige Veranstaltungen hinweisen wie, eine Vorstellung des Projektes durch mich persönlich 2005 im Nachbarschaftshaus Gostenhof, organisiert durch den SPD Ortsverein. Eine Vorstellung des Projektes am 21.02.2005 bei den SPD Landtagsabgeordneten in unseren Räumen, am 06.02.2006 einer Vorstellung des Projektes bei der SPD Stadtratsfraktion anläss-

DB BAHN

lich einer Fraktionssitzung in unserer derzeitigen Werkstatt in Gostenhof. Weiter folgte eine Vorstellung des Projektes bei Mitarbeitern der städtischen Ämter (Stadtplanungsamt, Stadtentwässerung, Verkehrsplanungsamt, Denkmalschutzamt, Tiefbauamt, Umweltamt und der Feuerwehr) in unseren Räumen am 17.04.2007. Am wichtigsten dann die gemeinsam mit Ihnen durchgeführten Vorstellung des Projektes auf dem Parkplatz des „Gostner Hoftheaters" für die Anwohner, anlässlich einer mobilen Bürgerversammlung am 19.06.2007, also 4 Wochen vor Offenlegung der Planungen. Ich hatte dann am 19.11.2007 nochmals die Gelegenheit Ihnen persönlich den Stand der Planungen zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens vorzustellen. Dabei ging ich auch darauf ein, dass ich durchaus überrascht war, dass lediglich drei Widersprüche von Anwohnern bei der Planfeststellungsbehörde eingingen und verband das mit der gemeinsamen, guten Kommunikation über das Vorhaben im Vorfeld.

Ich bin überzeugt, dass nach Umsetzung des Neubaus unserer Regio Werkstatt der Erfolg der Gesamtmaßnahme sich bei der Neuaufstellung der Schallkataster für den Stadtteil Gostenhof deutlich zeigen wird. Ich hoffe, dass wir dann in den Medien und bei den Anwohnern auch eine entsprechend positive Resonanz bekommen werden.

Gerne bin ich auch weiterhin zu einem persönlichen Gespräch bereit, um noch offenen Fragen oder weitere Lösungsansätze mit Ihnen und den städtischen Fachleuten zu diskutieren.

Mit freundlichen Grüßen,

DB Regio AG
Regio Mittelfranken

i.V.

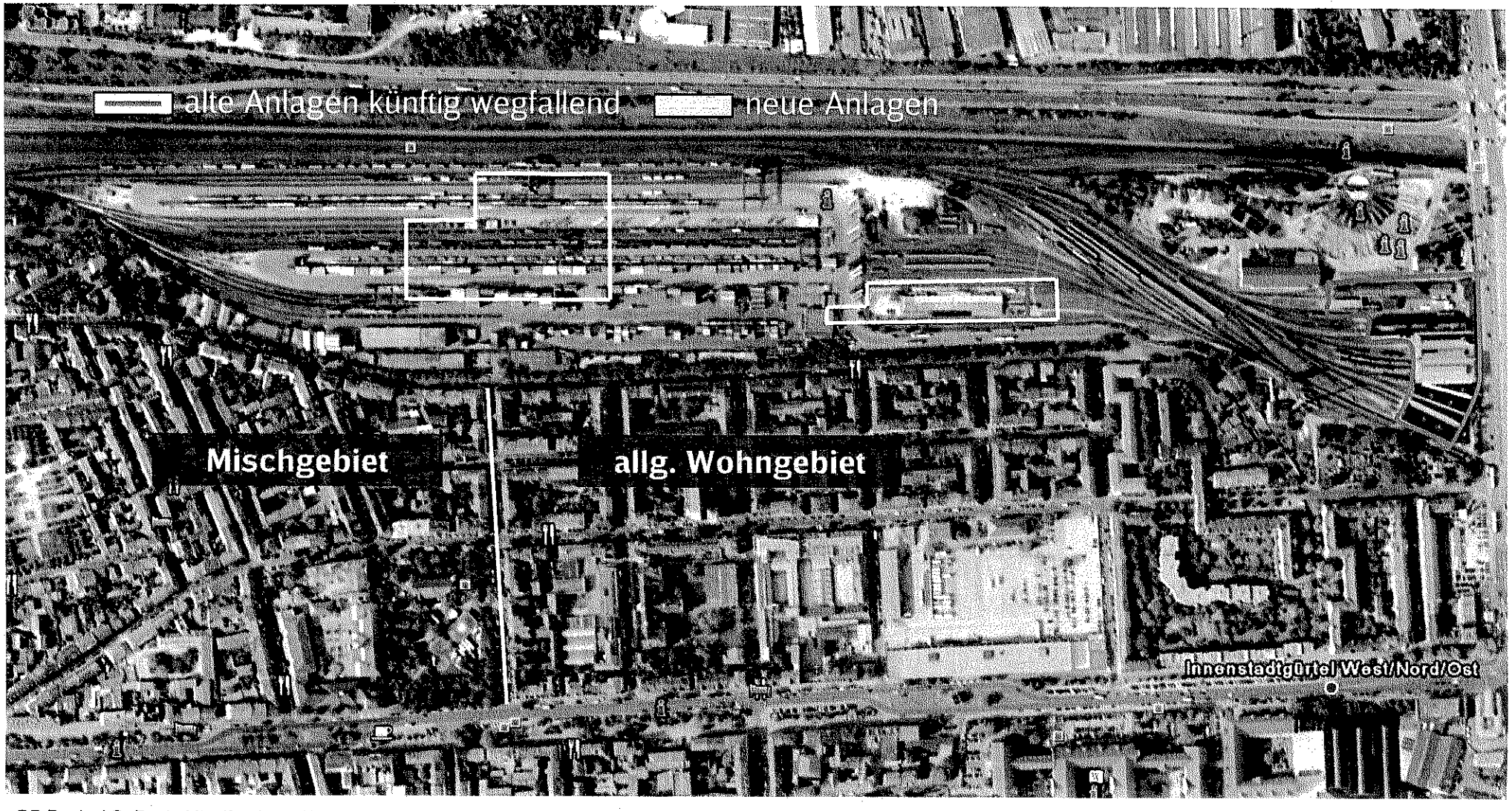
(Hilmar Laug, Technischer Geschäftsleiter)

Anlagen:

1. Luftaufnahme der alten und neuen Werkstatt Standorte
2. Karte Charakteristischer Geräusche nach Bundesumweltamt

Anlage 1 zum Schreiben an OB Dr. Maly vom 10.02.2010
Die neue Werkstatt rückt im Vergleich zu den beiden bestehenden Werkstätten weg vom Wohngebiet in Richtung Mischgebiet

DB BAHN
QUADRA



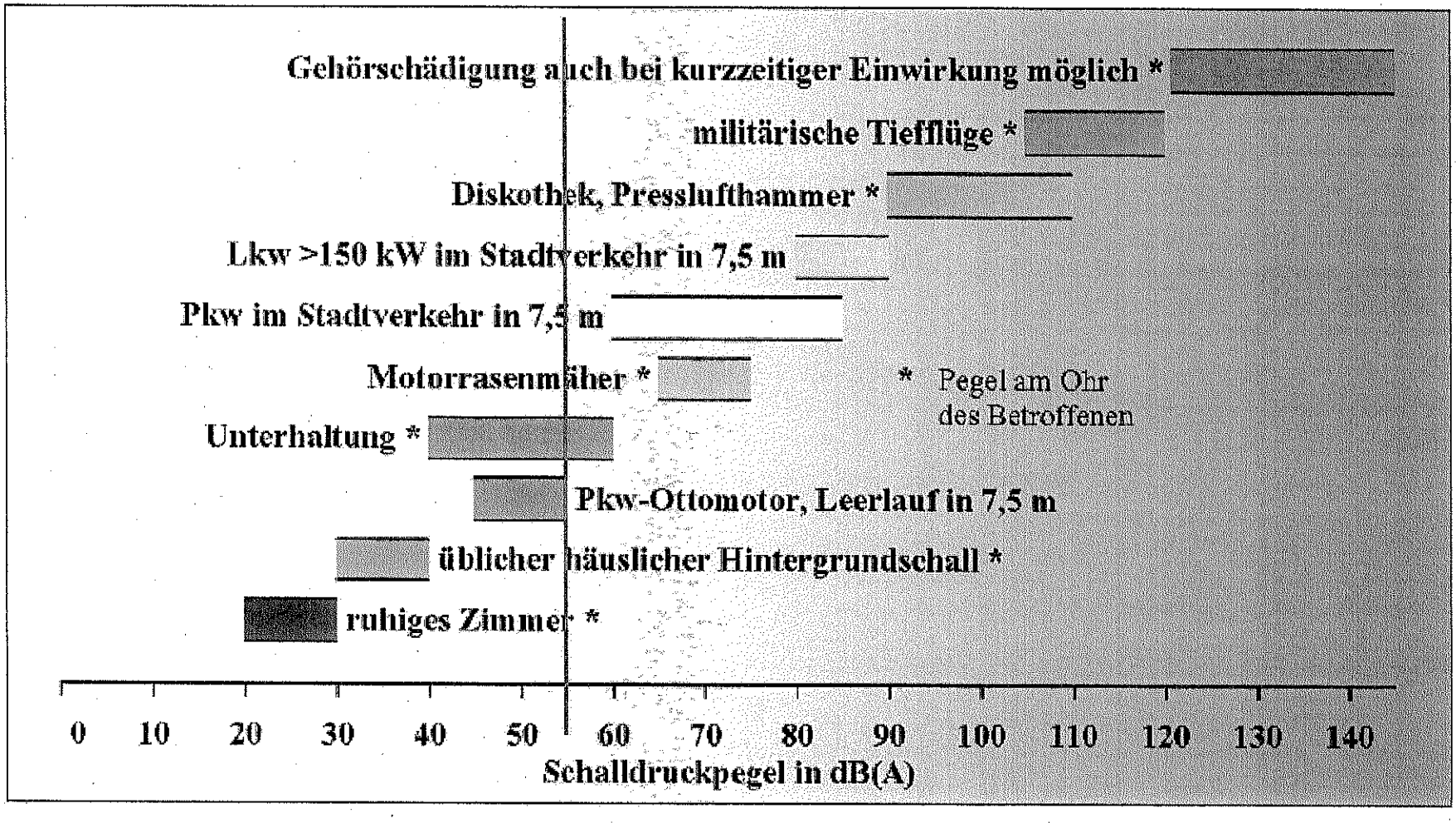


Abb.1: Charakteristische Geräusche (nach „Lärmbekämpfung '88", Umweltbundesamt, Berlin)

DB Mobility Networks Logistics

Dr. Rüdiger Grube
Vorsitzender des Vorstands

Herrn
Dr. Ulrich Maly
Oberbürgermeister
Stadt Nürnberg
Rathaus
90402 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER
19. FEB. 2010 / ..... Nr. 214

Ruf	1 Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
	2 z.w.V.	4	Antwort vor Absendung vorlegen
III		5	Antwort zur Unterschrift vorlegen X

17. Februar 2010

Lieber Herr Dr. Maly,

wie in meinem letzten Schreiben zugesagt, komme ich heute noch einmal auf Ihre Frage zum Werkstattneubau der DB Regio in Nürnberg zurück. Hierzu hatten Sie ja auch nochmals den Geschäftsleiter von DB Regio Mittelfranken angeschrieben, der Ihnen zwischenzeitlich ja sehr ausführlich geantwortet hat. Erlauben Sie mir daher, an dieser Stelle auf die ausführliche Darstellung der technischen Details zu verzichten.

Dass wir die gesetzlichen Auflagen zum Lärmschutz im Rahmen des Werkstattneubaus erfüllen werden, steht außer Frage. Darüber hinaus sind im Planungsprozess für den Neubau zahlreiche Maßnahmen ergriffen worden, die dazu führen, dass sich - wie von Herrn Laug bereits erläutert - deutliche Verbesserungen für das Umfeld ergeben werden. So wird nach unserer Überzeugung das Umfeld durch den Neubau eher entlastet. Die jetzige Werkstatt mit ihrer mehrere Jahrzehnte alten Bausubstanz muss aufgrund des Bestandsschutzes die aktuell gültigen planungsrechtlichen Grenzwerte nicht erfüllen, der Neubau wird dies jedoch selbstverständlich tun. Darüber hinaus rechnen wir damit, dass die im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Grenzwerte auch bei der Gesamtbetrachtung am Tage überhaupt nicht und in den Nachtstunden nur an wenigen Stellen und nur im ungünstigsten Fall überschritten werden. Für diese Fälle ist passiver Schallschutz vorgesehen.

Wir rechnen insgesamt jedoch damit, dass sich die Gesamtsituation im Stadtteil Gostenhof im Hinblick auf die Gesamtemissionen - und vor allem die Schallemissionen - im Gegensatz zu heute wesentlich verbessern wird. Nicht nur durch den Neubau selbst und die Einhaltung der aktuellen Schallschutznormen, sondern z.B. auch durch die Reduktion der nötigen Zuführungsfahrten am neuen Standort und auch durch die zu erwartende Veränderung im Fahrzeugbestand der beheimateten Fahrzeuge (weg von Dieselfahrzeugen hin zu geräusch- und emissionsärmeren Elektrofahrzeugen) werden sich für das Umfeld Verbesserungen ergeben.

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Tel. 030 243-61100
Fax 030 243-61155
ruediger.grube@deutschebahn.com

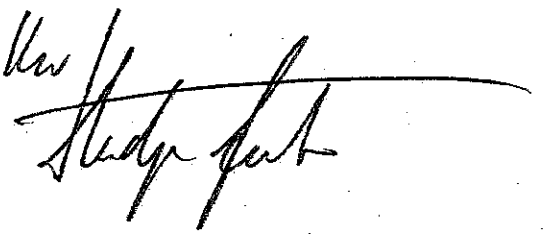
Aus meiner Sicht ist es nun eher vordringlich, die beeindruckenden Zahlen und Fakten gegenüber den Anwohnern sowie gegenüber den Medien zu kommunizieren und durch eine weiterhin offene und sachgerechte Kommunikation eventuelle Ängste bei Anwohnern und Öffentlichkeit auszuräumen. Ich bin überzeugt, dass wir durch die nun von DB Regio forcierten Kommunikationsaktivitäten genauso erfolgreich sein werden wie bei der Diskussion um den Neubau der DB Schenker Rail-Werkstatt. Dort ist nach einer offenen Diskussion mit den Anwohnern nun Ruhe eingekehrt.

Die von Ihnen angeregte Lärmschutzwand kann DB Regio Mittelfranken, wie schon erläutert, leider nicht finanzieren, da sich dies erheblich auf die Wettbewerbsfähigkeit bei den kommenden Ausschreibungen auswirken würde. Ihre Frage, ob hier nicht der DB-Konzern ‚einspringen' und die Lärmschutzwand finanzieren kann, muss ich zu meinem Bedauern ebenfalls verneinen. Ich bitte um Verständnis, dass wir zwar selbstverständlich alle gesetzlichen Auflagen erfüllen, darüber hinaus aber auch immer unsere Wettbewerbsfähigkeit insbesondere gegenüber den anderen Verkehrsträgern im Auge behalten müssen.

Sofern wider Erwarten die Grenzwerte aus den Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses nach Inbetriebnahme der neuen Anlage nicht eingehalten würden, besteht sicherlich die Möglichkeit, hier noch einmal nachzusteuern.

Ich bedaure, Ihnen hinsichtlich der gewünschten Lärmschutzwand keine günstigere Mitteilung machen zu können. Dennoch freue ich mich auf unsere weitere Zusammenarbeit insbesondere im Rahmen der kommenden Feierlichkeiten zum 175-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland. Bis zu unserem nächsten Treffen verbleibe ich

mit herzlichen Grüßen



DER OBERBÜRGERMEISTER DER STADT NÜRNBERG

Herrn Vorstandsvorsitzenden
Dr. Rüdiger Grube
Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2

10785 Berlin

Nürnberg, den 1. März 2010

Bahnjubiläum und Regiowerkstatt in Nürnberg

Lieber Herr Dr. Grube,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 17. Februar 2010. Auch ich freue mich sehr auf unsere gemeinsamen Aktivitäten zur Feier des 175-jährigen Bahnjubiläums. Der Geburtstag der Bahn ist für Nürnberg und Fürth ein ganz besonderes Ereignis und ich bin mir sicher, dass wir für die Deutsche Bahn damit eine Reihe positiver Schlagzeilen setzen können. Vielleicht gelingt es uns ja sogar, mit diesem frischen Wind strategische Projekte wie die Öffnung des Verkehrsmuseums hin zur Nürnberger Museumsmeile auf Gleis zu bringen.

Getrübt werden diese positiven Aussichten auf das Bahnjahr 2010 allerdings durch die anhaltende Ablehnung der Bahn, dem von der neuen Regiowerkstatt an der Austraße ausgehenden Lärm durch aktive Lärmschutzmaßnahmen anstatt durch Lärmschutzfenster an den Fassaden der Wohnhäuser zu begegnen.

Ich erkenne ausdrücklich an, dass die Deutsche Bahn mit ihrer neuen und offeneren Kommunikationsstrategie die Kontroverse um Lärmemissionen der neuen Lokwerkstatt am Rangierbahnhof beilegen konnte. Auch die Offenheit, mit der die Bahn die sicher nicht einfache Diskussion mit der Anwohnerinitiative Austraße aufgenommen hat, verdient Respekt. Es wird übrigens nicht das letzte Bahnprojekt sein, das im Jahr 2010 eine solch offene Kommunikationsstrategie erfordern wird: die Verlagerung von Ladehof und Umschlaghalle am Südbahnhof an einen neuen „Railport" am Nürnberger Südbahnhof geht demnächst in die Planfeststellung.

Stadt Nürnberg, Rathaus, Rathausplatz 2, 90403 Nürnberg

Seitens der Stadt Nürnberg wird dieses Projekt ausdrücklich begrüßt, wird dadurch doch ein Großteil der Nürnberger Papierlogistik von der Straße auf die Schiene geholt. Aber auch hier muss den benachbarten Anwohnern – es betrifft die gleichen Wohngebiete wie bei der Lokwerkstatt – ihre Sorge genommen werden, die neue Anlage würde die Lärmsituation am ohnehin problematischen Rangierbahnhof verschlechtern.

Meine Fachleute haben mir signalisiert, dass nach den vorliegenden Lärmuntersuchungen mögliche Bedenken wohl zerstreut werden können. Allerdings sollte dies – ähnlich wie bei der Lokwerkstatt – dann auch frühzeitig und offen mit den Nachbarn der neuen Bahnanlagen kommuniziert werden. Dem haben die Projektverantwortlichen vor Ort bereits zugestimmt und ich kann Ihnen hierbei schon jetzt die Unterstützung der Stadt Nürnberg zusichern.

Nicht folgen dagegen kann ich nach wie vor der Haltung der Bahn beim Neubau des Regiowerks. Auch ich will nicht erneut auf die technischen Details eingehen, die die Stadt Nürnberg mehrfach und auf allen Ebenen mit Bahn und Eisenbahnbundesamt ausgetauscht hat. Es bleibt aber bei meiner Grundüberzeugung, dass Lärm immer zunächst dort eingedämmt werden muss, wo er entsteht, und nicht dort, wo er Schaden anrichtet. Und die Einschätzung des Planfeststellungsbeschlusses, die Menschen an der Austraße würden nachts ohnehin nur hinter ihren (geschlossenen) Fenstern mit Lüftern leben, ist nicht nur falsch, sondern auch respektlos den Menschen gegenüber.

Was die Argumente anbelangt, möchte mich auf die zwei entscheidenden Punkte beschränken, mit der Sie Ihre Ablehnung einer Nachbesserung für aktiven Lärmschutz begründen:

1. Der Kern des Problems besteht schlicht darin, dass die Bahn für den Bau eines industrieartigen Bahnbetriebs mitten in der Stadt bei der Planung von Anfang an zu wenig Mittel für Lärmschutz einkalkuliert hat und sich nun darauf beruft, ein „Nachlegen" würde das Gesamtvorhaben in die Unwirtschaftlichkeit treiben. Sie investieren deutlich über 60 Mio. € in dieses Werk und geben nur 0,5 % dieser Summe für Lärmschutzfester an der Austraße aus. Das steht angesichts der Lage und Art dieses Betriebs in keinem akzeptablen Verhältnis zueinander – eine Einschätzung, die ich übrigens ausdrücklich nicht auf Vorhaben der Deutschen Bahn begrenzt sehen möchte.

2. Immer wieder wird den Bewohnern und mir erklärt, das neue Werk würde im Vergleich zum heutigen Bestand deutliche Verbesserungen mit sich bringen. Das ist sicher richtig, denn das alte Werk aus den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts genießt Bestandsschutz. Unbestritten wird durch moderne Technik und Ingenieurskunst auch alles „besser als früher" werden – abgesehen davon, dass der Standort des alten Werks deutlich abgerückter von Wohngebieten gelegen ist als die neuen Anlagen.

Entscheidend ist jedoch, dass ein Neubau im Jahr 2010 nach den Kriterien des Jahres 2010 beurteilt werden muss und nicht nach denen von vor 80 Jahren. Die Gesamtsituation an der Austraße ist heute nicht vergleichbar mit der von 1930. Auch damals fuhren auf der angrenzenden Bahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth schon viele Züge, aber nur ein Bruchteil von dem, was sich heute auf der am dichtesten befahrenen Bahntrasse Bayerns – gerade nach dem (wünschenswerten) viergleisigen Ausbau der Strecke – abspielen wird. Südlich davon tuckerten auf dem alten Ludwig-Donau-Main-Kanal am Wochenende einige „Schlagrahmdampfer" mit Erholungssuchenden von Nürnberg in Ausflugslokale bei Fürth. Heute fahren auf der gleichen Trasse täglich über 50.000 Fahrzeuge auf dem Frankenschnellweg. Diese heutigen Belastungen sind nicht schön, aber wir müssen mit ihnen umgehen und unter den gegebenen Umständen das Beste für die betroffenen Menschen erreichen.

Unsere Bürgerinnen und Bürger sind sensibel geworden im Umgang mit Lärmbelastungen und das ist auch in Ordnung, denn die negativen Auswirkungen von Lärm sind – anders als noch vor 80 Jahren – wissenschaftlich erwiesen. Und so hat der Gesetzgeber strenge Grenzwerte eingezogen, die übrigens auch die Stadt Nürnberg oft in ihrer Entwicklung einschränken – nicht zuletzt durch den Lärm von Bahnanlagen, auf die wir Rücksicht nehmen müssen.

Nun werden Sie mir sicher entgegenhalten, dass am neuen Regiowerk die gesetzlichen Vorgaben durchaus eingehalten werden. Aber aus meiner Sicht reicht dieser Verweis auf den passiven Lärmschutz aus den oben genannten Gründen auf keinen Fall aus.

Ich bitte Sie vor diesem Hintergrund, Ihre Ablehnung einer Nachbesserung durch aktiven Lärmschutz nochmals zu überdenken. Sicherlich gibt es auch preisgünstigere Alternativen zu einer Volleinhausung der Innenreinigungsanlage. Aber ganz ohne aktiven Lärmschutz sehe ich keine Chance, zu einer befriedigenden Lösung zu kommen. Das wäre auch im Sinne eines harmonischen Bahnjubiläums in Nürnberg, das wir gar nicht unweit des neuen Regiowerks im Stadtteil Gostenhof feiern wollen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Ulrich Maly